

Юлия Казанцева, Евгений Крестьянников

Железные дороги Российской империи как место работы женщин*

*Iuliia Kazantseva (European University at Saint Petersburg, Russia),
Evgenii Krestiannikov (Tyumen State University, Russia; HSE University, Moscow, Russia)*

Railways of the Russian Empire as a place of work for women

DOI: 10.31857/S2949124X23030185, EDN: ESQNYU

В декабре 1908 г. А.А. Глинская на Первом Всероссийском женском съезде в начале своего доклада о занятости женщин на железных дорогах заявила, что игнорировать данную проблему в рамках форума «было бы непостижимым пробелом», ведь на тот момент речь велась уже о трёх десятках тысяч железнодорожниц, и некоторые из них трудились в отрасли более 40 лет¹. Автор рассматриваемой монографии В.А. Сердюк, вооружившись ещё одной мыслью названной докладчицы о том, что железнодорожные структуры в России «первыми пошли навстречу женскому труду» (с. 6), определил, пожалуй, беспроигрышную

тему с точки зрения исследовательского потенциала: продолжительное обеспечение многотысячной армией женщин функционирования железнодорожного транспорта оставило заметный след в позднеимперской жизни и богатый пласт исторических источников, а обращение к вопросам феминизации профессий, по-прежнему не избитым, позволяет апробировать актуальные и оригинальные теории.

Выигрышная со многих точек зрения проблематика интересна тем, что начало мужскому и женскому труду на российских железных дорогах было положено почти одновременно. Уже в 1840-х гг. женщины числились

* Сердюк В.А. «Забытый персонал»: женский труд на железных дорогах Российской империи. М.; СПб.: Нестор-история, 2020. 264 с.

Материал подготовлен в рамках Программы фундаментальных исследований Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики».

в штате железнодорожных тружеников, работая поломойками (с. 46). Новая отрасль, мало связанная с патриархальной системой ушедшей эпохи и ставшая ровесницей вхождения человечества в индустриальную эру, предоставляла намного больше возможностей для женской занятости, нежели те сферы, где мужчины господствовали традиционно.

В конце царского периода считавшиеся когда-то мужскими профессиями существенно феминизировались. Первая отечественная адвокатесса Е.А. Флейшиц характеризовала ситуацию таким образом: «Мы знаем не только женщин-учительниц, воспитательниц и артисток, но и женщин-врачей, дантистов и фармацевтов, женщин-инженеров, архитекторов, чертёжников, женщин, несущих в равных с мужчиной условиях тяжёлый фабричный труд, женщин-извозчиков и даже шофёров автомобилей»².

Устойчивым вектором развития женской занятости на железных дорогах являлось освоение представительницами «слабого» пола новых специальностей и допуск на должности, для которых требовалась более высокая квалификация. Если в 1870-х гг. они трудились сторожами, кассирами, счетоводами, канцеляристами, прислугой, контролёрами, телеграфистками, сиделками при лазаретах (с. 94), то начало XX в. ознаменовалось расширением возможностей их трудоустройства помощниками начальников станций, дежурными по станциям, техниками, инженерами (с. 133–135, 145, 151, 193). В 1916 г. женщины уже вплотную подступились к железнодорожной элите: начали управлять локомотивами в качестве помощниц машинистов (с. 196–197).

Такого рода изменения и распределение ролей сами подсказывают подходы к изучению. Сердюк задумал свою работу как «гендерное ис-

следование конкретно-исторического плана» (с. 16). Замысел реализуется в более или менее обстоятельном исследовании гендерной структуры занятости³, и местами показано половое разделение труда по простейшей формуле: «Работник, поступающий на работу в фирму, получает работу X, если он женщина, и работу Y, если он мужчина»⁴.

Книга даёт понять, что уделом лиц женского пола на железной дороге в основном являлась служба на второстепенных и вспомогательных рабочих местах, а на руководящих и наиболее ответственных постах их почти не замечалось. При этом мужское превосходство вряд ли диктовалось физиологическими половыми различиями. По крайней мере в годы Первой мировой войны женщины допускались на работу укладчицами и засыпщицами шпал и рельсов, истопниками вагонов, кочегарами, багажными грузчиками (с. 189, 191, 193, 196), т.е. занимались весьма тяжёлым физическим трудом и в этом отношении мало отставали от мужчин.

Насколько недостаток подготовки и умственные способности препятствовали женщинам занимать руководящие должности, а может это было следствием доминирования одного пола над другим в социуме вообще или в железнодорожной отрасли, монография ответа не даёт. Не разворачивая картину подобной сегрегации, она и читателю не предоставляет шанса самому прийти к каким-то заключениям. Скажем, специально не рассматриваются вопросы уровня образования железнодорожниц. Между тем достаточно открыть путеводитель по высшему женскому образованию в Российской империи, где есть немало сведений о заведениях для обучения женщин железнодорожному делу⁵.

Вероятно, лица женского пола приблизились по подготовленности

к мужчинам, чтобы подниматься по служебной лестнице. Сердюк упоминает Р. Конецкую, которая после окончания политехнического института во Франции трудилась инженером путей сообщения в Крыму (с. 145). Если физиология и квалификация позволяли женщинам карьерный рост на железных дорогах, но его не наблюдалось, остаётся перенести на ситуацию мнение А.Н. Шабановой, которая относительно запрета дамам работать адвокатами указывала на дискриминацию по половому признаку: «Потому, что женщина — не мужчина»⁶.

Правда, речь идёт о высококвалифицированных кадрах, но на железной дороге требовались и работники без всякой подготовки. Соответственно, была велика разница между ними в оплате труда и конкуренции за рабочее место. Очевидно, что включение лиц женского пола в категорию первых — один вызов мужской исключительности, в категорию вторых — совершенно иной, и оптика гендерного исследования требует внимательно отнестись к такой стратификации. Для достижения исследовательских задач Сердюк этого не делает, а по поводу взгляда современников, что женщины на подсобных должностях не являлись «полноценными» железнодорожниками, лишь во второй части книги приводит не подкреплённое аргументами пояснение: «Отдавая дань уважения данной позиции, в нашей работе мы причисляем к железнодорожницам всех женщин, трудившихся в железнодорожных учреждениях, вне зависимости от рода их деятельности» (с. 149).

Однако, к примеру, в профессиональном горизонте сиделки пристанционных лазаретов безусловно ближе к сиделкам земских больниц, чем к телеграфисткам или сторожам, а основания их включения в число работников медицины убедительнее

отнесения к разряду железнодорожников. Стоит ли женщину, работающую канцеляристом или счетоводом на железной дороге, называть железнодорожницей? Можно провести аналогии с судебными органами. Закон 9 мая 1900 г. допускал лиц женского пола к исполнению обязанностей «по письменной и счётной частям в центральном управлении Министерства юстиции и в местных учреждениях ведомства названного министерства»⁷. Женщины стали трудиться в суде и прокуратуре, но никому в голову не приходило ассоциировать их с судебской или прокурорской профессиями.

Автор обрабатывает много статистики и определяет численность женского персонала среди железнодорожных служащих: в 1897 г. они составляли 7,1% всех занятых в этой сфере, в 1905 г. — 8,8%, 1913 г. — 8,7%. Эти цифры приводятся без необходимых пояснений (с. 64, 136, 147), но в принципе показывают почти отсутствие роста и говорят о железнодорожной отрасли как «мужской». Последнее обстоятельство объясняет оплату женского труда на одинаковых с мужчинами должностях в два и более раза ниже (с. 95). Собственно, дешевизна этого труда по сравнению с мужским была преимуществом женщин, и лишь в некоторых специальностях он предпочитался из-за лучшей приспособленности лиц женского пола. В монографии рассказывается об опыте финских девушек 1860-х гг. Обнаружилось, что им отлично подходила работа телеграфистками, поскольку, будучи прежде гувернантками, они являлись воспитанными и владели несколькими языками (с. 71–75).

Относительно желания женщин освоить мужские профессии приводится следующее объяснение: «В условиях стремительно развивающегося рынка свободной рабочей силы и конкуренции жалования мужчин стало не

хватать для содержания семьи» (с. 35). Историк по большому счёту игнорирует другие мотивации и цели, не рассматривая женский труд как самостоятельный и полезный не только для семьи, но и для самих женщин. Автор отмечает, что их пути из семьи в профессию бывали разными, порой — болезненными и небыстрыми (с. 78), но конкретные ситуации опускаются, что не позволяет понять, зачем женщины шли трудиться именно на железную дорогу.

Использованные Сердюком сведения о доле железнодорожниц в конце XIX — начале XX в. приобретают важность, если сравнить их с показателями женского труда в других областях. Численность женщин, работавших на железных дорогах, не росла, тогда как, например, по данным Б. Пиетров-Эннкер, если в сельских школах Европейской России в 1897 г. из всех педагогов женщины составляли 20%, то к 1911 г. их доля увеличилась до 62%⁸. Может быть, женщины уже заполнили те ниши, которые в силу каких-то физических или интеллектуальных способностей были им доступны в железнодорожной отрасли, а остальные позиции оказались для них непокорными вершинами? Может, труд железнодорожниц оказался сложнее работы учительниц? Может, обучая детей, женщины больше реализовывали традиционную гендерную модель с присущими ей семейными и материнскими ценностями и свойствами, а работа на железной дороге оставалась «естественной» для применения «мужских» качеств?

В работе мало ставятся подобные вопросы и ответы на них не даются. Разного рода недосказанности сигнализируют, что заявить о гендерной исследовательской программе проще, чем следовать ей. Сам автор в начале книги, вразрез с дальнейшими объяснениями своего подхода, оценива-

ет собственный исследовательский фокус несколько адекватнее: «Монография способствует углублению существующей системы знаний о функционировании железнодорожного транспорта России в дореволюционный период, а также расширяет сведения о гендерной истории России, включающей в себя историю женщин, историю полов и их взаимоотношений, демонстрирует взаимосвязь и влияние данных процессов на общую картину исторического развития железнодорожной отрасли» (с. 7).

Действительно, монография скорее посвящена истории железных дорог, чем железнодорожным работникам. Завершающие сочинение слова недвусмысленно говорят о подчинённой роли женщин. Согласно выводу Сердюка, они «могут быть полезны на железнодорожном поприще, успешно исполняя свой служебный долг» (с. 209). В крупных многостраничных сюжетах о лицах женского пола вообще не вспоминается или упоминается мимоходом (с. 36–43, 61–64, 68–70, 106–110, 128–130, 159–162). Символично, что в этой богато иллюстрированной вроде бы о женщинах книге доля их изображений едва достигает трети.

Авторский взор в ряде случаев заметно зависим от содержания обнаруженных источников, и ещё поэтому игнорирует женскую активность. Инициативность через исторические документы проще приметить за мужчинами-бюрократами, и исключительно они, будучи железнодорожными начальниками или членами комиссий, занимавшихся развитием железных дорог, решали, как им поступать с женщинами. Последние лишь эпизодически выходят на первый план, да и то не слишком уверенно. Например, в конце 1880-х гг. А.Л. Биеронская и Е.В. Нагаева пробовали оспорить законность своего увольнения, отправив соответ-

ствующие письма в МПС, но всё равно лишились работы (с. 99–100).

Долго считавшейся первой железнодорожницей О.С. Кнушевицкой, в 1863 г. устроившейся билетным кассиром на станции Вязниковская Московско-Нижегородской железной дороги, почти целиком посвящён параграф. Казалось бы, здесь самое место показать по-настоящему «женскую историю», однако мы видим заурядное жизнеописание человека, подневольного обстоятельствам. Занимался трудоустройством девушки её отец (с. 117), с чего началась рутинная и сложная служба без карьерного продвижения. Постоянные ночные дежурства на станции уже в молодом возрасте отозвались мигренью и стенокардией. Женщина никогда не была замужем и не имела детей, проживала в служебной квартире, её оклад годами не возрастал, но средний материальный уровень существования поддерживать удавалось (с. 125–126). Ещё печальнее биография становится после того, как выясняется, что Кнушевицкая — вовсе не первая в отрасли. Архивные материалы позволили историку назвать таковой переездную сторожиху с 1862 г. И.А. Харламову (поломойки 1840-х гг. преданы забвению). Будто в оправдание внушительного текста о только что лишённой пальмы первенства главной героине в заключении параграфа пришлось подыскивать другие заслуги: «О.С. Кнушевицкая являла собой пример женщины, преданной железнодорожной службе. Видимо, её можно считать единственной железнодорожницей в дореволюционной России, трудившейся на одной дороге и в одной и той же должности на протяжении пятидесяти лет» (с. 120–121, 128).

Выводы, в качестве основных, о верности и пользе лиц женского пола выпячивают свойственное монографии игнорирование субъектности

женщин. Они постоянно показываются объектом, притом таким, в котором мало угадываются специфика и отдельность. В том числе поэтому мало используется понятийный аппарат, свойственный женским и гендерным исследованиям. В книге практически не фигурируют понятия «эмансипация», «дискриминация», «сегрегация», «сексизм». Всего в монографии три главы, вторая названа «Женский труд в контексте железнодорожной политики», а третья — «Кадровая политика железных дорог в условиях Первой мировой войны». Действительно же направленное на изучение «женского» исследование наверняка повернулось бы так, чтобы рассматривать гендерную политику⁹, оставив вспомогательной «железнодорожную».

Вместе с тем нельзя вообразить метод гендерной истории без представлений полов друг о друге и без их отношений¹⁰, но Сердюк этими проблемами не сильно озадачивается. Обходя при описании женского труда на железной дороге энергичность женщин, историк оставляет без всякого внимания феминистский взгляд на вопрос, а о взаимодействии полов в сфере занятости рассказывает попутно, словно стесняясь. Не будет рисков предположить, что проявлений сексизма в железнодорожной профессии всегда хватало, и, скажем, популярный в начале XX столетия журнал «Новь» освещал историю О.Г. Высоцкой, которой домогался управляющий железной дорогой¹¹. Монография касается похожих случаев и недружелюбных выходов сослуживцев-мужчин, но только как препятствий, преодолеваемых, которые «повседневным трудом железнодорожницы доказали свою полезность» (с. 147–149).

«Женская история — вовсе не простое дело», — предупреждает Л. Абрамс. Под характеристику этого учёного вполне подходят представленная мо-

нография и её автор: «Большинство так называемых негендерных (неориентированных на различия в положении полов) историков, пытающихся включить в свои широкомасштабные исследования женскую тему, рассматривают женщин как предмет подчинения, пассивный объект заранее определённого исторического ландшафта»¹².

Примечания

¹ Глинская А. А. Служба женщин на железных дорогах // Труды Первого Всероссийского женского съезда при Русском женском обществе в Санкт-Петербурге. 10–16 декабря 1908 г. СПб., 1909. С. 400.

² Флейшиц Е. А. О женской адвокатуре // Право. 1910. 10 января.

³ Подразумевается распределение мужчин и женщин по отраслям, профессиям, позициям, оплате труда, режимам работы, условиям профессиональной мобильности. См.: Здравомыслова Е. А., Тёмкина А. А. 12 лекций по гендерной социологии: учебное пособие. СПб., 2015. С. 468.

⁴ Коннелл Р. Гендер и власть: Общество, власть и гендерная политика. М., 2015. С. 137–138.

⁵ См., например: Вадемекум по высшему женскому образованию. Киев, 1915. С. 167–174, 189–192, 200–203, 212–216.

⁶ Шабанова А. Н. Очерк женского движения в России. СПб., 1912. С. 14.

⁷ ПСЗ-III. Т. 20. СПб., 1902. № 18562.

⁸ Пиетров-Эннкер Б. «Новые люди» России. Развитие женского движения от истоков до Октябрьской революции. М., 2005. С. 227.

⁹ О. А. Хасбулатова обуславливает гендерную политику господствующим в обществе и политической элите пониманием сущности женского вопроса, идеологией по отношению к женщине, типом экономических отношений и степенью социально-экономического развития государства, характером политического режима, уровнем демократии, а также позицией и инициативностью субъектов государственной политики: властных структур, политических партий, общественных движений, населения (Хасбулатова О. А. Российская гендерная политика в XX столетии: мифы и реалии. Иваново, 2005. С. 7).

¹⁰ Само понятие «гендер» представляется системой межличностных отношений, являющихся основой общественной стратификации по признаку пола (Пушкарёва Н. Л. Гендерная теория и историческое знание. СПб., 2007. С. 168).

¹¹ См.: Пономарёва В., Хорошилова Л. Мир русской женщины: семья, профессия, домашний уклад. XVIII – начало XX в. М., 2019. С. 194.

¹² Абрамс Л. Формирование европейской женщины новой эпохи. 1789–1918. М., 2011. С. 17–19.